



Ⅱ. 글로벌 항공운송시장

1. 글로벌 항공여객 동향 / 87

- 1.1 IATA 글로벌 항공운송동향(11월) / 87
- 1.2 IATA 글로벌 항공운송동향(12월) / 96
- 1.3 ACI 운항 · 여객 처리실적(10월) / 104
- 1.4 ACI 운항 · 여객 처리실적(11월) / 110
- 1.5 ICAO 세계 항공 공급력(10~11월) / 116

2. 글로벌 항공화물 동향 / 117

- 2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(11월) / 117
- 2.2 IATA 글로벌 화물운송동향(12월) / 124
- 2.3 ACI 화물 처리실적(10월) / 131
- 2.4 ACI 화물 처리실적(11월) / 134

3. 글로벌 정책 동향 / 137

- 3.1 국제기구 동향(1~2월) / 137
- 3.2 항공선진국 동향(1~2월) / 140
- 3.3 항공기업 동향(1~2월) / 143





2. 글로벌 항공화물 동향

2.1 IATA 글로벌 화물운송동향(11월)

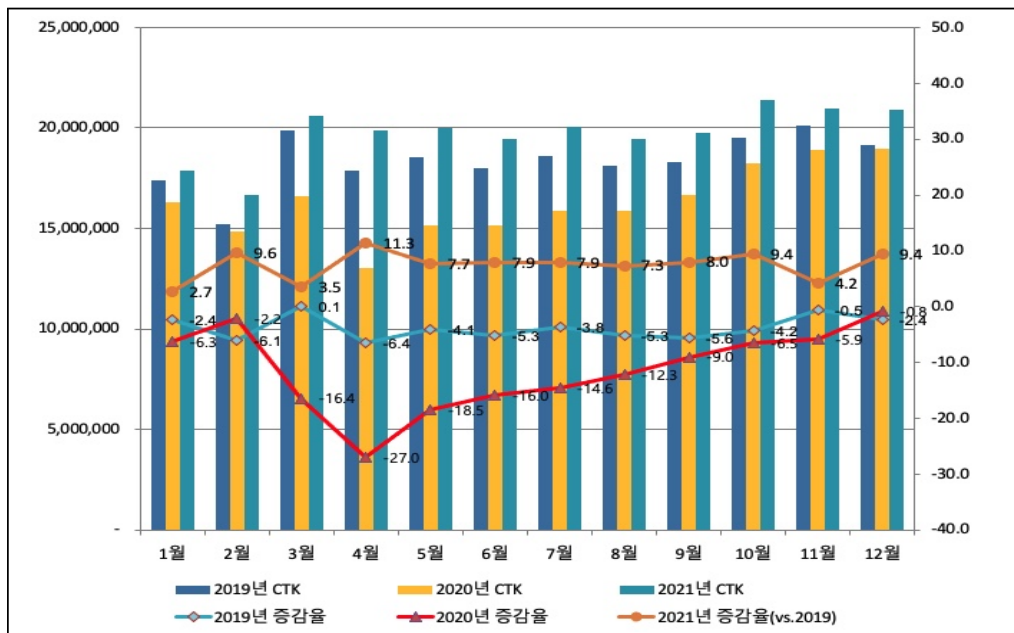
가. 개요

- 2021.11월 세계 총⁸⁾ 화물톤킬로미터(CTK)는 2019년 동월 대비 3.7% 증가
 - 11월 총 공급화물톤킬로미터(ACTK)는 2019년 동월 대비 7.6% 감소
 - 11월 총 화물탑재율(CLF)은 55.9% 기록

〈표 II-26〉 글로벌 항공화물실적 비교

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	팬데믹 이전 시점 동월 대비 ('19.11월 vs '21.11월)				전년 동월 대비 ('20.11월 vs '21.11월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%)
국 제	85.4	4.2	-7.9	63.2	7.3	10.7	12.5	63.2	-1.0
전 체	100.0	3.7	-7.6	55.9	6.1	8.8	10.7	55.9	-1.0



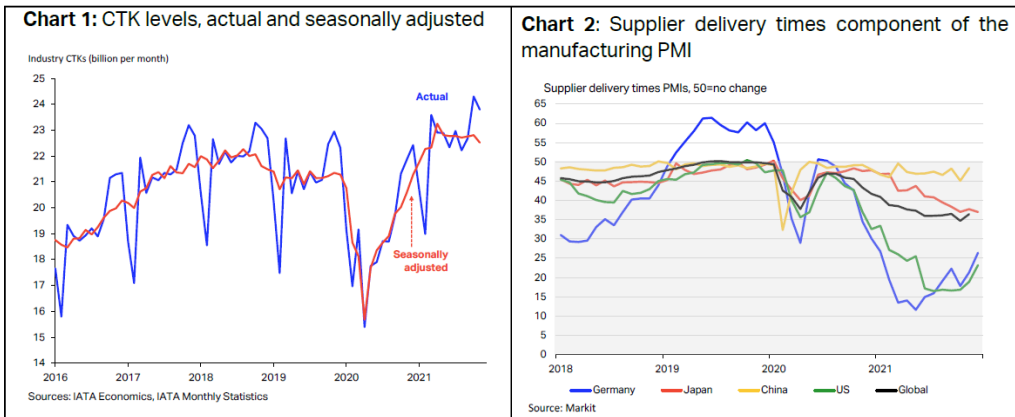
[그림 II-10] 전 세계 국제선 CTK 실적 및 증감률 (2019 vs 2020 vs 2021)

8) 국내선 + 국제선

- 2021.11월 전 세계 CTK 성장률은 2019년 대비 3.7% 증가
 - 전월(8.2%) 대비 항공화물시장의 성장세는 소폭 약화되었으며 이번 성장률은 2021.1월 이래 가장 낮은 수치로, 화물시장 성장약화는 전 세계에 걸친 공급망 대란의 영향을 받은 것으로 분석
 - 11월 계절요인을 제거한 CTK는 전월 대비 1.3% 감소
 - 세계 전 지역의 화물시장이 비슷한 양상의 성장곡선을 기록하였으며, 아태 지역이 계절요인 제거 기준 전월 대비 0.4%로 유일한 성장을 기록
- 공급망 혼란사태의 영향을 받은 항공화물운송시장
 - 11월 뉴욕 케네디, 로스 앤젤레스, 암스테르담 공항을 비롯한 주요 화물허브 공항들이 인력 부족과 공항 내 화물보관시설 부족, 지연 중인 대량의 운송품목들로 인해 화물 처리에 어려움을 겪는 중
 - 아시아 역내 노선 등 주요 무역노선의 화물 공급력 부족으로 인해 생산에 필요한 수요가 빠르게 충족되지 않으면서 10월 역대 최저인 34.7을 기록했던 공급자 배송기간 PMI는 11월 36.4로 소폭 상승
 - 일반적으로 배송기간이 지연되는 경우 항공화물시장에 유리한 상황이나, 현 시점은 공급 병목현상으로 인해 오히려 항공화물 운송기간 또한 늘어난 상태
- 전반적인 상황은 여전히 항공화물시장에 유리한 조건
 - 11월 미국 내 계절요인을 제거한 소매 판매량은 전월 대비 0.2% 증가하였으며, 이는 2019년 동월 대비 23.5% 증가한 수준
 - 2021년 추수감사절부터 사이버먼데이까지 5일간 온라인 소비액은 2019년 대비 19% 증가하였으며, 중국의 광군제 기간 온라인 판매량은 2019년 대비 60.8% 증가
 - 10월 세계 상품 무역량은 2019년 동월 대비 4.6% 늘어났으며, 이는 6월 이후 가장 높은 증가폭으로 세계 산업생산량 또한 동기간 2.9% 증가
 - CTK의 성장으로 이어질지에 대해서는 불확실하나, CTK 성장률을 나타내는 것으로 알려진 신규 수출주문량은 11월 CTK 하락에도 불구하고 개선을 기록
 - 최근 선진국 내 코로나19 유행으로 인해 해당 국가들의 개인보호장구(Personal Protection Equipment, PPE)에 대한 수요가 급증하게 되면서, 빠른 운송을 위해 항공화물을 이용할 것으로 분석
 - 7월부터 이어진 미국의 역대 최저 상품재고율은 여전히 재고보충에 대한 수요가 높음을 의미
- 2021.11월 항공 화물 공급력은 2019년보다 낮은 수준을 유지
 - 11월 전 세계 화물공급력(ACTK)은 2019년 동월 대비 -7.6%를 기록
 - 가장 높은 공급력을 기록한 북미 지역은 2019년 대비 5.9% 높은 수준이며, 이외 다른 무역노선은 여전히 공급력 부족 문제를 겪는 중(아태 지역의 11월 ACTK는 2019년 대비 -15.7%)

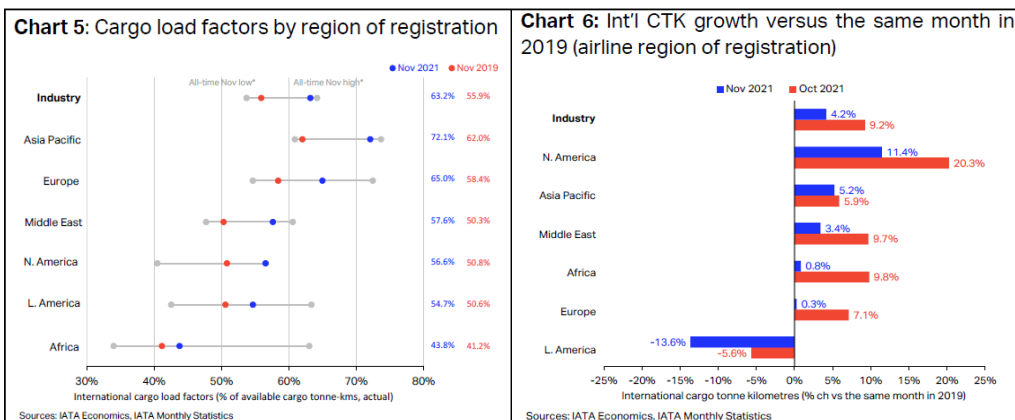


- 최근 국제선 여객운항이 늘어남에 따라 항공기 하루 화물공급력 또한 증가하며 11월 여객기 화물공급력은 2019년 대비 -26.7%로 전월 -32.4%보다 개선
- 동기간 화물전용기 공급력은 17.1%로 성장률이 감소한 반면, 화물기의 탑재율은 여객기 탑재율보다 12%p 높은 수준으로, 여객기 운항 증가가 항공기 하루 화물공급력 증가로 이어지지 않음을 증명
- 화물 탑재율은 다소 감소한 반면 화물 운송요금은 증가
 - 2021.11월 화물 탑재율은 19년 동월 대비 6.1%p 증가한 55.9%를 기록했는데, 이는 '21.3월 이후 가장 적은 폭의 상승
 - 항공화물운송요금은 11월에도 계속해서 가파르게 상승하며 계절요인을 제거한 요금은 최고점이었던 2020.5월보다 12% 높은 수준



자료: IATA, Markit

[그림 II-11] 연도별 항공 CTK 및 공급자 배송시간 PMI



자료: IATA

[그림 II-12] 지역별 화물 탑재율 및 국제선 CTK 성장률

- 2021.11월 전 세계 국제선 CTK는 2019년 동월 대비 4.2% 상승
- 아프리카 지역의 국제선 CTK는 2019년 동월 대비 0.8% 증가
 - 10월까지 빠른 성장세를 보이던 화물운송량은 안정세로 전환
- 북미 지역의 국제선 CTK는 11.4% 증가
 - 계절요인을 제거한 CTK는 전월 대비 3.3% 낮은 수준으로 감소세가 심화되었고, 미국 내 인플레이션과(11월 6.8%) 공급망 혼선으로 인해 항공화물운송에 대한 수요는 여전히 높을 전망
- 중동 지역의 국제선 CTK는 19년 동월 대비 3.4% 증가
 - 중동-아시아 무역노선의 통행량 감소가 큰 영향
- 유럽 지역의 국제선 CTK는 0.3%를 기록
 - 공급망 혼선사태에 영향과 지역별 공급력 부재로 인해 유럽-아시아 무역시장에 부정적 영향
- 다른 지역들보다 비교적 좋은 성과를 기록한 아태 지역
 - 아태 지역의 11월 국제선 CTK는 5.2%로 전 지역들 중 계절요인을 제거한 CTK가 전월 대비 유일하게 증가(0.9%)
- 중남미 지역의 항공 화물시장은 개선과 악화를 반복
 - 중남미 지역의 11월 국제선 CTK는 2019년 동월 대비 -13.6% 기록
 - 해당 지역 대형 항공사들의 구조조정으로 인해 불안정한 화물시장의 성장세를 보여주고 있으나, 해당 항공사들은 파산보호 신청상태에서 점차 벗어나고 있으며 2022년에는 해당 시장의 변동성이 줄어들 전망



<표 II-27> IATA 지역 간 화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'20.11월	'21.11월	증감률	'20.11월	'21.11월	증감률	'20.11월	'20.11월	증감 (%)
아프리카-유럽	392,974	410,786	4.5	608,936	765,578	25.7	64.5	53.7	-10.9
아프리카-극동	196,271	227,428	15.9	381,338	409,924	7.5	51.5	55.5	4.0
아프리카-중동	153,303	168,396	9.8	310,477	393,863	26.9	49.4	42.8	-6.6
중미/카리브-남미	18,013	32,402	79.9	29,108	62,375	114.3	61.9	51.9	-9.9
유럽-중미/카리브	159,546	209,750	31.5	218,776	478,477	118.7	72.9	43.8	-29.1
유럽-극동	4,092,443	4,415,682	7.9	5,488,944	5,835,402	6.3	74.6	75.7	1.1
유럽-중동	905,660	1,009,790	11.5	1,353,190	1,520,048	12.3	66.9	66.4	-0.5
유럽-북미	2,188,822	2,802,006	28.0	3,516,199	4,704,680	33.8	62.2	59.6	-2.7
유럽-남미	333,566	366,782	10.0	402,148	532,809	32.5	82.9	68.8	-14.1
극동-북미	5,163,683	5,544,899	7.4	7,783,724	7,977,290	2.5	66.3	69.5	3.2
극동-남서태평양	358,979	437,287	21.8	492,852	620,114	25.8	72.8	70.5	-2.3
중동-극동	1,394,357	1,431,915	2.7	2,360,022	2,463,091	4.4	59.1	58.1	-0.9
중동-북미	506,566	616,297	21.7	753,843	1,047,366	38.9	67.2	58.8	-8.4
북미-중미/카리브	134,254	132,420	-1.4	333,362	494,070	48.2	40.3	26.8	-13.5
북미-남미	553,496	615,025	11.1	971,884	958,199	-1.4	57.0	64.2	7.2
북미/남미-남서태평양	102,018	104,683	2.6	147,302	106,202	-27.9	69.3	98.6	29.3
중미역내	2,307	5,012	117.2	6,559	24,588	274.9	35.2	20.4	-14.8
유럽역내	384,551	434,664	13.0	563,632	869,653	54.3	68.2	50.0	-18.2
극동역내	1,334,384	1,555,174	16.5	1,783,878	2,104,227	18.0	74.8	73.9	-0.9
남미역내	39,779	41,027	3.1	66,576	52,832	-20.6	59.7	77.7	17.9
기타	412,904	458,451	11.0	741,360	983,510	32.7	55.7	46.6	-9.1
국제선 전체	18,899,378	20,928,839	10.7	29,433,141	33,111,277	12.5	64.2	63.2	-1.0

<표 II-28> IATA 지역 간 누적화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'20.1~11월	'21.1~11월	증감률	'20.1~11월	'21.1~11월	증감률	'20.1~11월	'21.1~11월	증감(%p)
아프리카-유럽	3,643,149	4,231,954	16.2	6,712,496	7,657,237	14.1	54.3	55.3	1.0
아프리카-극동	1,872,747	2,321,066	23.9	3,731,954	3,940,550	5.6	50.2	58.9	8.7
아프리카-중동	1,472,687	1,808,773	22.8	3,507,683	4,014,101	14.4	42.0	45.1	3.1
중미/카리브-남미	168,729	295,315	75.0	393,206	533,846	35.8	42.9	55.3	12.4
유럽-중미/카리브	1,518,994	2,321,052	52.8	3,063,188	4,193,659	36.9	49.6	55.3	5.8
유럽-극동	37,244,917	44,543,703	19.6	53,326,047	58,697,201	10.1	69.8	75.9	6.0
유럽-중동	8,620,844	10,160,027	17.9	15,313,722	15,239,472	-0.5	56.3	66.7	10.4
유럽-북미	21,595,841	26,935,099	24.7	36,970,172	43,684,063	18.2	58.4	61.7	3.2
유럽-남미	3,205,675	3,921,598	22.3	4,644,767	5,157,308	11.0	69.0	76.0	7.0
극동-북미	47,926,303	57,883,416	20.8	74,123,230	82,481,263	11.3	64.7	70.2	5.5
극동-남서태평양	3,880,130	3,906,434	0.7	6,450,749	5,731,748	-11.1	60.2	68.2	8.0
중동-극동	12,081,353	15,428,829	27.7	23,943,794	26,842,978	12.1	50.5	57.5	7.0
중동-북미	4,174,558	6,313,698	51.2	7,036,619	10,638,279	51.2	59.3	59.3	0.0
북미-중미/카리브	1,273,547	1,567,434	23.1	3,130,768	4,500,126	43.7	40.7	34.8	-5.8
북미-남미	5,216,926	6,357,488	21.9	9,924,496	10,196,235	2.7	52.6	62.4	9.8
북미/남미-남서태평양	1,127,207	1,077,603	-4.4	1,968,157	1,303,421	-33.8	57.3	82.7	25.4
중미역내	20,582	40,404	96.3	87,933	192,832	119.3	23.4	21.0	-2.5
유럽역내	4,140,066	4,803,494	16.0	7,990,599	9,132,328	14.3	51.8	52.6	0.8
극동역내	12,992,305	15,828,219	21.8	19,385,656	21,128,785	9.0	67.0	74.9	7.9
남미역내	409,801	376,107	-8.2	928,085	514,670	-44.5	44.2	73.1	28.9
기타	4,106,199	5,038,152	22.7	8,804,720	9,674,252	9.9	46.6	52.1	5.4
국제선 전체	176,702,281	215,986,705	22.2	299,588,899	336,856,096	12.4	59.0	64.1	5.1



〈표 II-29〉 IATA '19년 동월 대비 및 전년 동월 대비 지역별 화물성장률 비교

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	팬데믹 이전 동월 대비 ('19.11월 vs '21.11월)				전년 동월 대비 ('20.11월 vs '21.11월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)
아시아태평양	29.0	5.2	-9.5	72.1	10.1	16.1	17.0	72.1	0.6
유럽	21.7	0.3	-9.9	65.0	6.6	13.0	17.7	65.0	2.7
북미	17.9	11.4	0.1	56.6	5.7	3.2	2.5	56.6	0.4
남미	2.1	-13.6	-20.1	54.7	4.1	4.1	10.7	54.7	-3.4
중동	13.0	3.4	-9.7	57.6	7.3	5.8	10.3	57.6	-2.4
아프리카	1.7	0.8	-5.2	43.8	2.6	17.0	20.8	43.8	-1.4
국제선	85.4	4.2	-7.9	63.2	7.3	10.7	12.5	63.2	-1.0
아시아태평양	32.7	1.1	-15.7	65.4	10.9	11.4	3.7	65.4	4.6
유럽	22.1	0.3	-9.7	63.1	6.3	12.9	17.6	63.1	-2.7
북미	28.1	13.3	5.9	44.4	2.9	3.4	12.1	44.4	-3.8
남미	2.4	-12.8	-24.4	44.6	6.0	7.2	15.9	44.6	-3.6
중동	13.0	3.4	-9.6	57.2	7.2	5.9	10.4	57.2	-2.4
아프리카	1.7	-0.1	-6.9	43.4	3.0	16.9	20.6	43.4	-1.3
전체	100.0	3.7	-7.6	55.9	6.1	8.8	10.7	55.9	-1.0

〈표 II-30〉 IATA 국제선 월별 총 화물실적

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'20년	'21년	증감률	'20년	'21년	증감률	'20년	'21년	증감(%p)
1월	16,329,841	17,879,605	9.5	33,781,989	28,265,212	-16.3	48.3	63.3	14.9
2월	14,863,269	16,656,990	12.1	28,354,783	25,546,530	-9.9	52.4	65.2	12.8
3월	16,618,465	20,580,627	23.8	27,457,870	30,512,449	11.1	60.5	67.4	6.9
4월	13,035,279	19,872,921	52.5	21,225,987	30,087,545	41.7	61.4	66.1	4.6
5월	15,143,149	19,981,590	32.0	26,455,064	30,577,951	15.6	57.2	65.3	8.1
6월	15,134,008	19,453,968	28.5	25,640,969	30,231,694	17.9	59.0	64.3	5.3
7월	15,893,211	20,105,987	26.5	26,051,643	31,839,012	22.2	61.0	63.1	2.1
8월	15,888,409	19,443,301	22.4	26,237,151	31,735,678	21.0	60.6	61.3	0.7
9월	16,647,538	19,749,320	18.6	26,534,948	31,569,045	19.0	62.7	62.6	-0.2
10월	18,249,734	21,333,557	16.9	28,415,354	33,379,703	17.5	64.2	63.9	-0.3
11월	18,899,378	20,928,839	10.7	29,433,141	33,111,277	12.5	64.2	63.2	-1.0
12월	18,985,519	-	-	29,657,499	-	-	64.0	-	-

자료: IATA RAS

주: IATA의 통계 수정으로 과월호와 실적이 상이할 수 있음

2.2 IATA 글로벌 화물운송동향(12월)

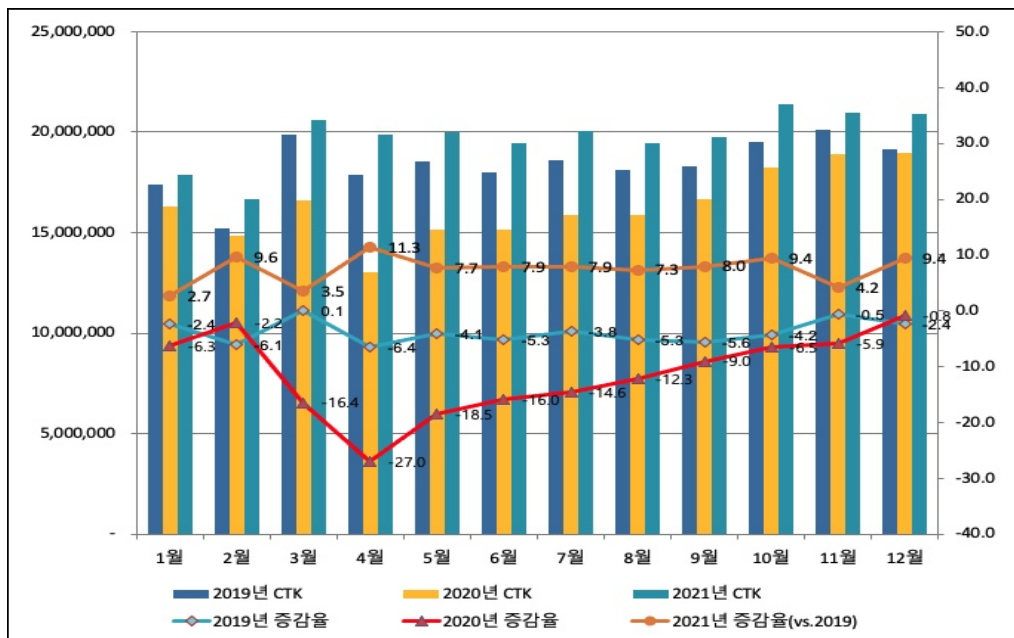
가. 개요

- 2021.12월 세계 총⁹⁾ 화물톤킬로미터(CTK)는 2019년 동월 대비 8.9% 증가
 - 12월 총 공급화물톤킬로미터(ACTK)는 2019년 동월 대비 4.7% 감소
 - 12월 총 화물탑재율(CLF)은 54.2% 기록

〈표 II-31〉 글로벌 항공화물실적 비교

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	팬데믹 이전 시점 동월 대비 ('19.12월 vs '21.12월)				전년 동월 대비 ('20.12월 vs '21.12월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)
국 제	87.2	9.4	-6.5	62.1	9.0	10.2	13.7	62.1	-2.0
전 체	100.0	8.9	-4.7	54.2	6.8	8.4	12.1	54.2	-1.8



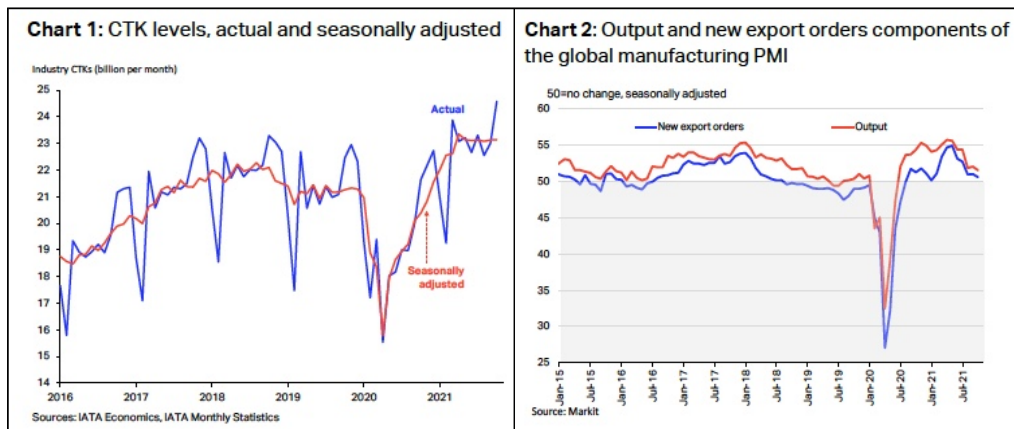
[그림 II-13] 전 세계 국제선 CTK 실적 및 증감률 (2019 vs 2020 vs 2021)

9) 국내선 + 국제선



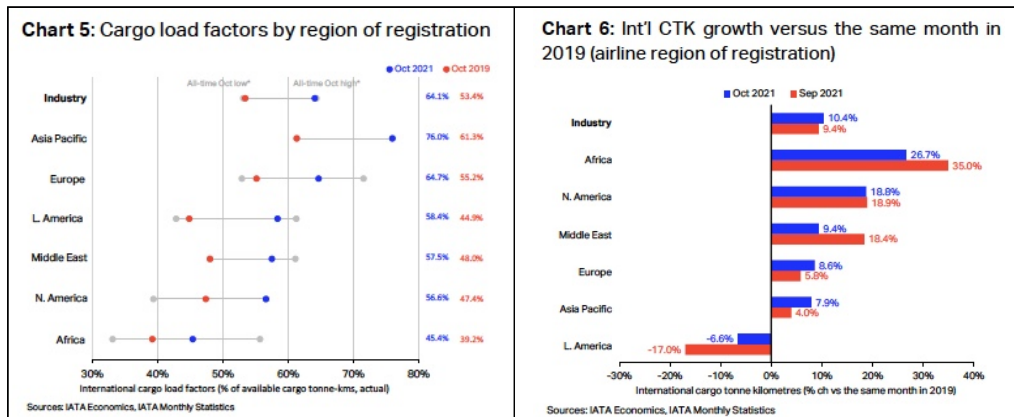
- 2021.12월 전 세계 CTK 성장률은 2019년 대비 8.9% 증가
 - 11월 크게 하락했던 성장률은 다시 회복을 보이며 2021.4월 이래 가장 높은 성과를 기록
 - '21.11월과 12월의 전년 대비 CTK 성장률(8.4%,9.0%)은 비슷한 수준을 보였으며, 12월 계절요인을 제거한 CTK는 전월 대비 1.9% 증가
 - 항공화물시장은 2021년 내 강세를 유지하며 전년 대비 운송량은 1990년 이후 역대 최고 성장률인 18.7%를 기록
- 세계 상품무역시장에서 앞서나가는 항공화물운송시장
 - 2021년 높은 수요와 맞물려 세계 상품무역시장은 전년 대비 9.8% 성장률을 보였고, 항공화물운송시장은 이에 2배에 가까운 성장을 기록하며 경제시장이 호전됨
 - 기업들은 급증하는 수요에 기민하게 대응하고자 항공운송으로 전환하여 재고관리를 하고, 최근 공급망 혼선사태가 계속됨에 따라 해상운송 대비 항공운송에 대한 수요가 크게 상승
 - 주로 항공화물을 이용하는 백신 및 개인보호장구 운송 등으로 인해 항공화물운송시장은 오미크론 변이의 영향에도 불구하고 12월 계속해서 성장
- 높은 수요로 인해 공급망 이슈에 대한 영향은 다소 완화
 - 2021년 초, 경제활동이 반등함에 따라 수요 및 생산활동은 강세를 보였으나, 연 중반 높은 인플레이션과 공급망 혼선사태 등으로 생산활동이 감소하자 서비스 관련 소비가 증가
 - 그럼에도 불구하고 CTK 성장률과 관련성이 높은 생산 PMI의 부문인 신규수출주문량은 계속해서 성장의 영역에 위치하며 12월에는 2019년 동월 대비 4.2% 증가
 - 이러한 긍정적인 성과에도 항공화물시장은공급력의 부재 및 불균형, 주요 화물허브공항들의 운영혼선 및 인력부족이 가장 큰 원인이 되어 완전한 성장을 보이지 않음
 - 생산 PMI의 일부인 공급자 배송기간은 50 이하로 감소하여 일반적으로는 항공화물시장의 이용증가를 예상할 수 있지만, 현재는 공급망 병목현상을 직관적으로 표시
- 전 세계 항공 화물 공급력은 여전히 부족
 - 12월 전 세계 화물공급력(ACTK)은 2019년 동월 대비 -4.7%를 기록하며 전월 대비 1.9% 상승
 - 2021년 연간 ACTK는 2019년 대비 1.9% 낮은 수준이었으나, 2020년 대비 13.8% 증가
 - 2021년 화물공급력은 여객운항이 점차 재개됨에 따라 서서히 증가하였으며, 1월부터 11월까지의 누적 ACTK는 2019년 대비 -38.6%를 기록
 - 항공기의 화물기 개조와 운송량 및 활용도가 증가함에 따라 화물전용 항공사의 ACTK 또한 동기간 25.9% 증가

- 화물 탑재율은 높은 수준을 유지
 - 2021.12월 화물 탑재율은 2019년 동월 대비 6.8%p 높은 수준을 기록하며 최근 탑재율 완화 흐름을 유지, 연간 화물탑재율은 2019년 대비 9.3%p 증가
 - 이는 국제선 화물시장에서도 비슷한 양상을 보였으며, 연간 국제선 CLF는 63.9%로 2019년보다 12.0%p 증가하여 역대 최고치를 갱신
 - 2021년 초부터 높은 수준을 유지했던 항공화물운송요금은 하반기 더욱 상승하며 12월 화물운송요금은 2019년 동월 대비 약 150% 상승, 이는 화물시장의 수익률에 크게 기여



자료: IATA, Markit

[그림 II-14] 연도별 항공 CTK 및 공급자 배송시간 PMI



자료: IATA

[그림 II-15] 지역별 화물 탑재율 및 국제선 CTK 성장률



- 2021.12월 전 세계 국제선 CTK는 2019년 동월 대비 9.4% 상승.
 - 2021년 연간 국제선 CTK 또한 7.4% 증가
- 아프리카 지역의 12월 국제선 항공화물시장 CTK는 2019년 대비 7.6% 증가
 - 연중 가장 높은 성장률을 보였던 해당 지역의 연간 CTK는 2019년보다 11.3% 높은 수준을 보임
 - 이는 아시아-아프리카 간 무역 노선의 기여가 가장 컸으며, 처음으로 중남미 지역보다 높은 점유율을 기록(국제선 CTK 점유율 2.2%)
- '21.12월 북미 지역의 '19년 동월 대비 국제선 CTK 성장률은 가장 높은 20.5% 기록
 - 연간 국제선 CTK 또한 비슷한 성장률인 20.2%를 기록
 - 지역 내 상품 수요와 충분한 공급력으로 인해 좋은 성과를 거두었으나, 국제선 화물시장 점유율은 20.7%로 하락
- '21.12월 중동 지역의 '19년 동월 대비 국제선 CTK 성장률은 5.7% 기록
 - 중동-아시아 무역노선의 통행량 감소로 인해 성장률은 소폭 감소
 - 연간 국제선 CTK는 2019년 대비 10.6% 증가하며 해당 지역의 국제선 화물시장 점유율 또한 소폭 증가
- 유럽 지역의 12월 국제선 CTK는 6%의 성장을 기록
 - 연간 국제선 CTK는 2019년 대비 3.6% 증가
 - 주요 화물허브 공항 및 공급망 혼선으로 인해 해당 지역의 공급력은 크게 부족(연간 국제선 ACTK -17.4%)
- 공급력 부족으로 인해 어려움을 겪는 아태 지역
 - 아태 지역의 2021년 연간 및 12월 국제선 CTK 성장률은 각각 3.6%, 8.8%
 - 그럼에도 불구하고 11월과 12월 여전히 PPE와 같은 상품에 대한 수요는 강세
- 어려운 한 해를 보낸 중남미 지역 항공 화물시장
 - 중남미 지역의 12월 국제선 CTK는 2019년 동월 대비 -2.9%
 - 대형 항공사들의 장기간 구조조정으로 인해 연간 국제선 CTK는 2019년보다 15.2% 감소했으며, 국제선 화물시장 점유율 또한 2.1%로 감소

<표 II-32> IATA 지역 간 화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'20.12월	'21.12월	증감률	'20.12월	'21.12월	증감률	'20.12월	'20.12월	증감(%p)
아프리카-유럽	438,039	443,843	1.3	738,881	819,486	10.9	59.3	54.2	-5.1
아프리카-극동	201,809	247,866	22.8	348,427	407,917	17.1	57.9	60.8	2.8
아프리카-중동	178,111	153,320	-13.9	364,970	363,755	-0.3	48.8	42.1	-6.7
중미/카리브-남미	21,076	32,618	54.8	40,366	60,693	50.4	52.2	53.7	1.5
유럽-중미/카리브	178,358	218,251	22.4	317,484	513,479	61.7	56.2	42.5	-13.7
유럽-극동	4,109,441	4,374,091	6.4	5,489,159	5,843,809	6.5	74.9	74.9	0.0
유럽-중동	903,056	969,751	7.4	1,392,152	1,590,161	14.2	64.9	61.0	-3.9
유럽-북미	2,072,792	2,728,866	31.7	3,336,909	4,760,018	42.6	62.1	57.3	-4.8
유럽-남미	346,100	392,114	13.3	440,234	544,796	23.8	78.6	72.0	-6.6
극동-북미	5,164,033	5,660,366	9.6	7,581,672	8,037,733	6.0	68.1	70.4	2.3
극동-남서태평양	396,627	435,148	9.7	549,593	615,627	12.0	72.2	70.7	-1.5
중동-극동	1,405,537	1,445,582	2.8	2,493,251	2,588,320	3.8	56.4	55.9	-0.5
중동-북미	523,721	589,087	12.5	752,233	1,062,795	41.3	69.6	55.4	-14.2
북미-중미/카리브	161,932	171,323	5.8	462,460	617,567	33.5	35.0	27.7	-7.3
북미-남미	521,685	656,407	25.8	845,141	1,048,962	24.1	61.7	62.6	0.8
북미/남미-남서태평양	118,745	123,468	4.0	163,969	133,952	-18.3	72.4	92.2	19.8
중미역내	2,149	2,825	31.5	12,330	17,132	39.0	17.4	16.5	-0.9
유럽역내	428,439	465,418	8.6	627,249	944,304	50.5	68.3	49.3	-19.0
극동역내	1,459,877	1,588,259	8.8	1,946,863	2,130,125	9.4	75.0	74.6	-0.4
남미역내	37,552	40,514	7.9	55,928	55,095	-1.5	67.1	73.5	6.4
기타	446,981	497,305	11.3	816,966	1,097,671	34.4	54.7	45.3	-9.4
국제선 전체	18,985,519	20,927,072	10.2	29,657,499	33,720,825	13.7	64.0	62.1	-2.0



<표 II-33> IATA 지역 간 누적화물실적 및 증감률

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'20.1~12월	'21.1~12월	증감률	'20.1~12월	'21.1~12월	증감률	'20.1~12월	'21.1~12월	증감(%p)
아프리카-유럽	4,142,241	4,801,071	15.9	7,466,327	8,573,074	14.8	55.5	56.0	0.5
아프리카-극동	2,102,317	2,546,542	21.1	4,081,644	4,273,365	4.7	51.5	59.6	8.1
아프리카-중동	1,650,798	1,968,071	19.2	3,872,652	4,363,231	12.7	42.6	45.1	2.5
중미/카리브-남미	189,805	327,934	72.8	433,572	594,538	37.1	43.8	55.2	11.4
유럽-중미/카리브	1,697,351	2,539,303	49.6	3,380,672	4,707,138	39.2	50.2	53.9	3.7
유럽-극동	41,354,358	48,971,463	18.4	58,815,206	64,569,216	9.8	70.3	75.8	5.5
유럽-중동	9,523,901	11,134,147	16.9	16,705,875	16,829,507	0.7	57.0	66.2	9.1
유럽-북미	23,668,633	29,586,780	25.0	40,307,081	48,444,080	20.2	58.7	61.1	2.4
유럽-남미	3,551,775	4,313,712	21.5	5,085,002	5,702,104	12.1	69.8	75.7	5.8
극동-북미	53,090,336	63,557,932	19.7	81,704,902	90,518,995	10.8	65.0	70.2	5.2
극동-남서태평양	4,276,758	4,339,135	1.5	7,000,342	6,348,171	-9.3	61.1	68.4	7.3
중동-극동	13,486,889	16,875,365	25.1	26,437,046	29,430,464	11.3	51.0	57.3	6.3
중동-북미	4,698,279	6,904,550	47.0	7,788,852	11,700,434	50.2	60.3	59.0	-1.3
북미-중미/카리브	1,435,478	1,739,954	21.2	3,593,228	5,120,047	42.5	39.9	34.0	-6.0
북미-남미	5,738,611	7,010,525	22.2	10,769,637	11,243,670	4.4	53.3	62.4	9.1
북미/남미-남서태평양	1,245,952	1,198,687	-3.8	2,132,126	1,439,337	-32.5	58.4	83.3	24.8
중미역내	22,730	43,229	90.2	100,263	209,964	109.4	22.7	20.6	-2.1
유럽역내	4,568,505	5,268,912	15.3	8,617,848	10,076,632	16.9	53.0	52.3	-0.7
극동역내	14,452,182	17,418,600	20.5	21,332,519	23,263,198	9.1	67.7	74.9	7.1
남미역내	447,353	416,622	-6.9	984,013	569,765	-42.1	45.5	73.1	27.7
기타	4,585,990	5,584,069	21.8	9,661,697	10,864,786	12.5	47.5	51.4	3.9
국제선 전체	195,687,800	236,961,704	21.1	329,246,398	370,767,454	12.6	59.4	63.9	4.5

〈표 II-34〉 IATA '19년 동월 대비 및 전년 동월 대비 지역별 화물성장률 비교

(단위: %)

구 분	CTK 시장 점유율	팬데믹 이전 동월 대비 ('19.12월 vs '21.12월)				전년 동월 대비 ('20.12월 vs '21.12월)			
		CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)	CTK	ACTK	CLF	CLF(%p)
아시아태평양	29.5	8.8	-10.0	71.3	12.3	14.2	18.5	71.3	-2.7
유럽	22.5	6.0	-5.9	64.0	7.2	10.7	16.1	64.0	-3.1
북미	18.0	20.5	6.2	54.7	6.5	7.2	8.3	54.7	-0.6
남미	1.8	-2.9	-26.1	49.5	11.8	19.7	14.5	49.5	2.1
중동	13.4	5.7	-9.2	56.0	7.9	3.2	9.7	56.0	-3.6
아프리카	1.9	7.6	-19.4	51.0	12.8	15.5	11.6	51.0	1.7
국제선	87.2	9.4	-6.5	62.1	9.0	10.2	13.7	62.1	-2.0
아시아태평양	32.4	4.1	-13.2	63.4	10.5	9.6	7.9	63.4	1.0
유럽	22.9	6.0	-5.7	62.3	6.9	10.5	16.2	62.3	-3.2
북미	27.2	21.7	11.1	43.0	3.8	6.6	14.0	43.0	-3.0
남미	2.2	-2.4	-26.9	41.3	10.3	19.4	15.7	41.3	1.3
중동	13.4	5.7	-9.2	55.6	7.8	3.2	9.7	55.6	-3.5
아프리카	1.9	6.7	-20.8	50.2	12.9	15.4	11.4	50.2	1.7
전체	100.0	8.9	-4.7	54.2	6.8	8.4	12.1	54.2	-1.8

〈표 II-35〉 IATA 국제선 월별 총 화물실적

(단위: 1,000 톤킬로미터, %)

구 분	CTK			ACTK			CLF		
	'20년	'21년	증감률	'20년	'21년	증감률	'20년	'21년	증감(%p)
1월	16,329,841	17,891,915	9.6	33,781,989	28,285,533	-16.3	48.3	63.3	14.9
2월	14,863,269	16,667,989	12.1	28,354,783	25,567,423	-9.8	52.4	65.2	12.8
3월	16,618,465	20,585,016	23.9	27,457,870	30,527,055	11.2	60.5	67.4	6.9
4월	13,035,279	19,868,972	52.4	21,225,987	30,096,449	41.8	61.4	66.0	4.6
5월	15,143,149	20,000,918	32.1	26,455,064	30,603,850	15.7	57.2	65.4	8.1
6월	15,134,008	19,427,871	28.4	25,640,969	30,217,321	17.8	59.0	64.3	5.3
7월	15,893,211	20,080,478	26.3	26,051,643	31,831,521	22.2	61.0	63.1	2.1
8월	15,888,409	19,437,475	22.3	26,237,151	31,736,730	21.0	60.6	61.2	0.7
9월	16,647,538	19,759,491	18.7	26,534,948	31,578,391	19.0	62.7	62.6	-0.2
10월	18,249,734	21,371,177	17.1	28,415,354	33,461,330	17.8	64.2	63.9	-0.4
11월	18,899,378	20,943,330	10.8	29,433,141	33,141,026	12.6	64.2	63.2	-1.0
12월	18,985,519	20,927,072	10.2	29,657,499	33,720,825	13.7	64.0	62.1	-2.0

자료: IATA RAS

주: IATA의 통계 수정으로 과월호와 실적이 상이할 수 있음



2.3 ACI 화물 처리실적(10월)

가. 개요¹⁰⁾

- 2021.10월 전 세계 항공화물(Cargo)¹¹⁾은 2019년 동월 대비 5.3%증가
 - 항공화물운송시장은 호황을 이어가며, 2021년 누적 운송량은 2019년 대비 4.8% 증가

〈표 II-36〉 전 세계 ACI 회원공항 화물처리실적 요약

(단위: 천톤, %)

구 분	'21. 10월			'21. 1~10월 누적		
	화물	20년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	20년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제선 ¹²⁾	6,719	16.5	8.4	61,349	21.7	6.2
전 체	9,938	10.7	5.3	91,926	17.1	4.8

주: 통계수치는 각 공항들이 매달 ACI에 제공하는 자료로 작성되었으며, ACI 회원공항은 전 세계 여객 운송량의 약 60%, 화물의 70%를 차지

자료: ACI PaxFlash and FreightFlash

〈표 II-37〉 ACI 회원공항 지역별 화물처리실적

('21.10월 기준, 단위: 천톤, %)

구 분	지 역	'21.10월 실적			'21.1~10월 누적		
		화물	20년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	20년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제	아프리카	133	4.9	-11.1	1,294	11.7	-13.0
	아·태	2,562	17.6	9.6	23,665	22.8	8.1
	유럽	1,825	17.3	8.7	16,351	22.2	7.3
	남미·카리브	324	16.7	6.9	2,908	22.6	1.2
	중 동	653	13.5	-5.6	6,039	19.5	-8.4
	북 미	1,222	16.1	18.1	11,093	21.1	14.5
	소 계	6,719	16.5	8.4	61,350	21.7	6.2
전체*	아프리카	147	6.4	-11.0	1,419	12.9	-12.8
	아·태	3,428	11.2	1.9	31,873	18.6	2.3
	유럽	1,991	16.4	6.8	17,871	21.7	5.7
	남미·카리브	465	19.0	1.5	4,271	26.2	-0.5
	중 동	664	13.6	-5.9	6,150	19.7	-8.6
	북 미	3,244	5.5	12.4	30,342	11.7	12.2
	합 계	9,938	10.7	5.3	91,926	17.1	4.8

주: 전체=출발·도착화물(국내+국제), 자료: ACI

10) 전체(국내+국제) 화물은 Cargo 실적 기준, 국제선 화물은 Freight 실적 기준

11) 화물(Cargo)은 공항에서 적재 또는 하역하는 (순)화물(Freight)+우편물(특송화물 포함)을 의미하며, 중량은 메트릭톤 단위를 사용

12) 화물(Freight)은 공항에서 적재 또는 하역하는 (순)화물로 제품, 신문, 외교행낭, 소포(parcel post)와 등기소포(express parcel)를 포함하며, 여객수하물과 트럭화물은 제외. 중량은 메트릭톤 단위를 사용

나. 주요 공항 화물처리실적

● ACI 소속 주요 공항의 10월 화물처리실적

- 1위 홍콩 첵랍콕, 2위 미국 멤피스, 3위 중국 상하이 푸둥, 4위 미국 앵커리지 테드 스티븐스, 5위 한국 인천국제공항
- 우리나라 공항¹³⁾: 제주국제공항 184위(156위), 김포국제공항 190위(165위), 김해국제공항 351위(311위), 대구공항 595위(551위)

〈표 II-38〉 10월 ACI 소속 주요 공항 화물처리 순위¹⁴⁾

(단위: 톤, %)

순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비	'21년 누적	누적 대비
1	HKG	홍콩 첵랍콕	홍콩	462,000	14.6	4,074,000	13.3
2	MEM	멤피스	미국	382,071	-7.0	3,728,683	-1.9
3	PVG	상하이-푸둥	중국	309,365	-7.6	3,340,050	12.2
4	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	304,494	0.7	2,965,650	15.0
5	ICN	서울 인천	대한민국	289,540	11.8	2,757,448	20.5
6	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	259,943	-3.1	2,474,478	4.7
7	TPE	타이완 타오유완	대만	243,419	8.1	2,305,690	22.4
8	LAX	로스앤젤레스	미국	237,006	10.6	2,227,580	23.5
9	NRT	도쿄 나리타	일본	235,602	26.1	2,172,723	35.6
10	DOH	도하	카타르	228,766	8.2	2,175,409	24.2
11	MIA	마이애미	미국	225,461	18.1	2,047,473	17.0
12	ORD	시카고-오헤어	미국	217,200	8.8	2,069,687	28.9
13	DXB	두바이	아랍에미리트	206,963	8.6	1,911,314	26.8
14	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	196,037	9.7	1,892,813	22.9
15	CAN	광저우-바이윈	중국	187,208	14.2	1,663,328	18.2
16	SIN	창이	싱가포르	184,000	40.5	1,605,300	24.8
17	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	181,500	23.6	1,591,200	20.0
18	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	150,423	6.2	1,393,376	18.9
19	CVG	신시내티 노던 켄터키	미국	141,487	29.1	1,241,016	17.0
20	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	140,849	12.9	1,296,795	17.2
21	LHR	런던-히드로	영국	137,853	20.8	1,176,865	21.3
22	PEK	베이징 캐피탈	중국	131,501	21.7	1,146,709	18.7
23	SZX	쑤저우 바오안	중국	131,269	4.3	1,285,214	14.8
24	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	129,427	24.5	1,114,714	26.8
25	LGG	리에주	벨기에	122,789	11.8	1,172,884	34.2
26	IND	인디애나폴리스	미국	113,772	8.8	1,064,786	21.1
27	BKK	방콕-수완나푸미	태국	98,052	28.5	913,806	23.3
28	LUX	룩상부르-핀델	룩셈부르크	94,836	6.6	901,103	25.4
29	DEL	델리-인디라 간디	인도	90,258	9.0	785,809	32.4
30	CGN	켈른 본	독일	81,542	3.6	788,780	15.9
184	CJU	제주	대한민국	5,290	7.1	53,244	-7.6

13) 괄호 안은 지난 달 1,229개 공항 중 순위

14) 화물(Cargo) 기준 실적



순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비	'21년 누적	누적 대비
190	GMP	서울 김포	대한민국	5,026	10.3	49,358	-16.4
351	PUS	부산 김해	대한민국	869	6.0	10,176	-26.5
595	TAE	대구	대한민국	45	-40.8	825	-8.4

주: 1) 순위: 대상공항 1,232개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI

<표 II-39> 10월 ACI 소속 주요 공항 국제선 화물처리 순위

(단위: 톤, %)

순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비	'21년 누적	누적 대비
1	HKG	홍콩 첵랍콕	홍콩	459,000	14.9	4,045,000	13.8
2	ICN	서울 인천	대한민국	284,858	12.3	2,710,828	21.1
3	PVG	상하이-푸둥	중국	248,393	-6.5	2,724,268	14.4
4	TPE	타이완 타오유완	대만	242,019	8.3	2,290,574	22.6
5	NRT	도쿄 나리타	일본	231,324	26.8	2,129,203	36.9
6	DOH	도하	카타르	226,422	8.5	2,149,560	24.4
7	DXB	두바이	아랍에미리트	206,963	8.6	1,911,314	26.8
8	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	204,355	-0.4	2,039,884	11.4
9	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	189,377	10.9	1,827,634	25.0
10	SIN	창이	싱가포르	182,000	41.0	1,585,500	26.2
11	MIA	마이애미	미국	178,813	15.2	1,671,228	17.8
12	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	177,564	23.6	1,556,691	20.0
13	ORD	시카고-오헤어	미국	162,005	17.8	1,527,134	35.2
14	LAX	로스앤젤레스	미국	150,593	11.8	1,389,789	25.6
15	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	149,383	6.6	1,381,806	19.1
16	LHR	런던-히드로	영국	133,602	23.1	1,135,859	23.5
17	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	133,400	13.2	1,225,427	17.5
18	LGG	리에주	벨기에	122,719	11.7	1,170,937	34.1
19	CAN	광저우-바이윈	중국	122,219	21.6	1,090,540	23.4
20	BKK	방콕-수완나푸미	태국	97,370	28.6	908,244	24.0
21	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	88,332	29.4	698,370	20.5
22	CGN	켈른 본	독일	77,545	3.0	751,693	14.7
23	IST	이스탄불	터키	75,456	74.4	582,163	53.1
24	KIX	오사카-간사이	일본	72,582	14.7	662,077	14.7
25	PEK	베이징 캐피탈	중국	72,422	40.6	591,222	28.9
26	ISL	아타튀르크	터키	66,653	-8.0	686,066	4.4
27	MLA	밀라노-말펜사	이탈리아	64,618	30.7	587,170	50.3
28	MEM	멤피스	미국	61,014	-11.6	597,623	0.8
29	AUH	아부다비	아랍에미리트	60,302	14.9	603,919	42.8
30	BRU	브뤼셀 내셔널-말스브뢰	벨기에	57,807	17.2	548,386	32.1

주: 1) 순위: 대상공항 1,218개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI

2.4 ACI 화물 처리실적(11월)

가. 개요¹⁵⁾

- 2021.11월 전 세계 항공화물(Cargo)¹⁶⁾은 2019년 동월 대비 3.6%증가
 - 대규모 항공화물시장을 보유중인 아태 지역, 유럽지역, 북미 지역의 11월 CTK 성장률은 각각 5.3%, 10.8%, 7.5%을 기록

〈표 II-40〉 전 세계 ACI 회원공항 화물처리실적 요약

(단위: 천톤, %)

구 분	'21. 11월			'21. 1~11월 누적		
	화물	20년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	20년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제선 ¹⁷⁾	6,597	10.9	4.9	67,971	20.6	6.2
전 체	9,705	7.8	3.6	101,095	16.2	4.6

주: 통계수치는 각 공항들이 매달 ACI에 제공하는 자료로 작성되었으며, ACI 회원공항은 전 세계 여객 운송량의 약 60%, 화물의 70%를 차지

자료: ACI PaxFlash and FreightFlash

〈표 II-41〉 ACI 회원공항 지역별 화물처리실적

('21.11월 기준, 단위: 천톤, %)

구 분	지 역	'21.11월 실적			'21.1~11월 누적		
		화물	20년 대비 증감률	19년 대비 증감률	화물	20년 대비 증감률	19년 대비 증감률
국제	아프리카	146	4.3	-14.5	1,561	9.1	-14.8
	아·태	2,557	11.0	5.0	26,324	21.5	8.0
	유 럽	1,798	11.2	7.5	18,143	21.0	7.3
	남미·카리브	29	9.0	-4.8	3,190	21.0	0.6
	중 동	641	11.2	-8.5	6,679	18.6	-8.4
	북 미	1,163	11.7	15.6	12,074	20.4	16.0
	소 계	6,597	10.9	4.9	67,971	20.6	6.2
전체*	아프리카	160	5.8	-13.1	1,700	10.3	-14.4
	아·태	3,353	5.3	-2.8	35,063	17.2	1.5
	유 럽	1,965	10.8	5.9	19,828	20.5	5.7
	남미·카리브	440	12.4	-3.6	4,665	24.7	-0.8
	중 동	654	11.4	-8.7	6,803	18.9	-8.6
	북 미	3,133	7.5	15.5	33,036	11.5	13.2
	합 계	9,705	7.8	3.6	101,095	16.2	4.6

주: 전체=출발·도착화물(국내+국제), 자료: ACI

15) 전체(국내+국제) 화물은 Cargo 실적 기준, 국제선 화물은 Freight 실적 기준

16) 화물(Cargo)은 공항에서 적재 또는 하역하는 '(순)화물(Freight)+우편물(특송화물 포함)'을 의미하며, 중량은 메트릭톤 단위를 사용

17) 화물(Freight)은 공항에서 적재 또는 하역하는 (순)화물로 제품, 신문, 외교행낭, 소포(parcel post)와 등기소포(express parcel)를 포함하며, 여객수하물과 트럭화물은 제외. 중량은 메트릭톤 단위를 사용



나. 주요 공항 화물처리실적

- ACI 소속 주요 공항의 11월 화물처리실적
 - 1위 홍콩 첵랍콕, 2위 미국 멤피스, 3위 중국 상하이 푸둥, 4위 미국 앵커리지 테드 스티븐스, 5위 한국 인천국제공항
 - 우리나라 공항¹⁸⁾: 제주국제공항 172위(184위), 김포국제공항 181위(190위), 김해국제공항 331위(351위), 대구공항 572위(595위)

〈표 II-42〉 11월 ACI 소속 주요 공항 화물처리 순위¹⁹⁾

(단위: 톤, %)

순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비	'21년 누적	누적 대비
1	HKG	홍콩 첵랍콕	홍콩	478,000	10.1	4,552,903	13.0
2	MEM	멤피스	미국	356,239	-5.8	4,084,922	-2.2
3	PVG	상하이-푸둥	중국	314,888	-10.9	3,654,938	9.8
4	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	309,342	2.9	3,274,992	13.7
5	ICN	서울 인천	대한민국	283,132	7.9	3,040,580	19.2
6	SDF	루이스빌-스탠디포드 필드	미국	260,058	4.8	2,734,536	4.7
7	TPE	타이완 타오유완	대만	241,266	9.1	2,547,303	21.0
8	LAX	로스앤젤레스	미국	230,299	7.3	2,457,879	21.8
9	NRT	도쿄 나리타	일본	230,229	14.7	2,402,952	33.2
10	MIA	마이애미	미국	225,727	15.7	2,273,200	16.8
11	DOH	도하	카타르	223,466	6.0	2,398,875	22.2
12	ORD	시카고-오헤어	미국	220,771	5.3	2,290,458	26.2
13	DXB	두바이	아랍에미리트	204,410	8.7	2,115,724	24.8
14	CAN	광저우-바이윈	중국	188,591	8.9	1,851,920	17.1
15	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	188,475	-15.0	2,081,288	20.2
16	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	184,200	17.3	1,775,400	19.7
17	SIN	창이	싱가포르	179,100	25.9	1,784,400	24.9
18	AMS	암스테르담 스키폴	네덜란드	144,773	-15.0	1,538,149	16.6
19	CVG	신시내티 노던 켄터키	미국	143,554	24.0	1,384,569	17.7
20	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	143,096	9.3	1,439,891	16.3
21	LHR	런던-히드로	영국	138,580	15.6	1,317,759	20.9
22	SZX	웬젠 바오안	중국	135,953	0.2	1,421,167	13.2
23	PEK	베이징 캐피탈	중국	128,187	3.5	1,274,896	16.9
24	LGG	리에주	벨기에	120,200	1.2	1,293,084	30.3
25	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	120,122	12.3	1,234,836	25.2
26	IND	인디애나폴리스	미국	113,211	24.2	1,177,997	21.4
27	BKK	방콕-수완나푸미	태국	96,993	16.2	1,010,799	22.6
28	LUX	룩셈부르-핀델	룩셈부르크	92,062	-0.6	993,165	22.4
29	CGN	켈른 본	독일	86,028	13.3	874,808	15.6
30	HGH	항저우 지오산	중국	77,650	-3.5	838,396	16.8
172	CJU	제주	대한민국	5,608	0.6	58,853	-6.9

18) 괄호 안은 지난 달 1,232개 공항 중 순위

19) 화물(Cargo) 기준 실적

순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비	'21년 누적	누적 대비
181	GMP	서울 김포	대한민국	5,255	0.4	54,612	-15.1
331	PUS	부산 김해	대한민국	1,002	5.9	11,178	-24.4
572	TAE	대구	대한민국	60	-14.5	885	-8.9

주: 1) 순위: 대상공항 1,227개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI

<표 II-43> 11월 ACI 소속 주요 공항 국제선 화물처리 순위

(단위: 톤, %)

순위	공항 코드	도시/공항	국 가	화 물	전년 대비	'21년 누적	누적 대비
1	HKG	홍콩 첩랍콕	홍콩	474,000	10.2	4,518,499	13.4
2	ICN	서울 인천	대한민국	278,643	8.6	2,989,471	19.8
3	PVG	상하이-푸둥	중국	253,963	-10.6	2,978,232	11.7
4	TPE	타이완 타오유완	대만	239,765	9.3	2,530,684	21.2
5	NRT	도쿄 나리타	일본	226,052	15.5	2,355,255	34.5
6	DOH	도하	카타르	221,107	6.4	2,370,667	22.5
7	ANC	앵커리지-테드 스티븐스	미국	211,905	4.5	2,251,789	10.7
8	DXB	두바이	아랍에미리트	204,410	8.7	2,115,724	24.8
9	FRA	프랑크푸르트-라인 마인	독일	181,618	-0.9	2,009,252	22.1
10	CDG	파리-샤를 드 골	프랑스	180,205	17.3	1,736,896	19.7
11	SIN	창이	싱가포르	177,400	26.7	1,762,900	26.3
12	MIA	마이애미	미국	176,270	11.5	1,847,498	17.2
13	ORD	시카고-오헤어	미국	168,622	15.1	1,695,756	32.9
14	AMS	암스테르담 스키펀	네덜란드	143,831	-11.0	1,525,637	16.8
15	LAX	로스앤젤레스	미국	143,692	4.8	1,533,481	23.3
16	LEJ	라이프치히 할레-슈케우디츠	독일	135,847	9.6	1,361,274	16.7
17	LHR	런던-히드로	영국	133,846	17.3	1,272,020	23.0
18	CAN	광저우-바이운	중국	125,448	18.5	1,215,988	22.9
19	LGG	리에주	벨기에	119,756	1.0	1,290,693	30.1
20	BKK	방콕-수완나푸미	태국	96,118	16.1	1,004,362	23.2
21	LUX	뤼상부르-핀델	룩셈부르크	92,051	-0.6	993,091	22.4
22	CGN	켈른 본	독일	82,318	13.5	834,011	14.6
23	PEK	베이징 캐피탈	중국	78,417	28.0	669,639	28.8
24	JFK	뉴욕 존 F. 케네디	미국	77,977	12.2	776,347	19.6
25	KIX	오사카-간사이	일본	69,154	14.2	731,231	14.7
26	IST	이스탄불	터키	67,728	50.8	649,882	52.9
27	MXP	밀라노-말펜사	이탈리아	63,854	11.0	651,024	45.2
28	AUH	아부다비	아랍에미리트	60,576	10.4	664,495	39.1
29	ISL	아타튀르크	터키	60,440	-12.4	743,895	2.5
30	MEM	멤피스	미국	59,158	-7.7	656,781	0.0

주: 1) 순위: 대상공항 1,195개 공항 중 순위
 2) 주요공항 선정기준: 화물처리실적 30위 공항 + 우리나라 주요 공항
 자료: ACI



3. 글로벌 정책 동향

3.1 국제기구 동향(1~2월)

가. ICAO

1) 2021년 여객 교통량 전년대비 회복 발표¹⁾

- ICAO는 ‘코로나19 관련 항공산업 경제분석’에서 2021년 전 세계 여객 수는 2020년에 비해 회복되었으나, 코로나19 이전인 2019년 대비 여객 수는 약 23억 명 감소했다고 밝힘
- 2021년 탑승률은 68%로 2019년 82% 보다 13%p 감소하였고, 2021년 전 세계 항공사들의 손실은 3,240억 달러로 2020년 3,720억 달러에 비해 개선됨
 - 2021년 1분기는 코로나19의 급격한 확산으로 전 세계 항공산업의 회복속도가 감소하였고 2분기와 3분기에는 백신접종률이 상승하고, 세계 각 국의 여행제한 완화로 상황이 다소 안정되었으나, 4분기에 오미크론 변이 바이러스 출현으로 회복속도는 다시 빠르게 정체됨
- 국내선은 코로나19 대유행 이전의 68% 수준으로 회복된 반면, 국제선 여객 수송은 28% 수준에 불과하며 지역별 편차도 크게 나타남
 - 북미와 중남미 지역이 가장 강한 회복세를 보였고, 유럽은 하계 성수기 기간에 큰 폭으로 회복하였으며, 아프리카와 중동 지역은 완만한 회복세를 보이다가 오미크론의 출현으로 다시 급락하였고, 아시아·태평양 지역은 국제선 교통량의 침체로 인해 가장 저조한 실적을 보임
- ICAO는 현재 2022년 총 여객 수가 코로나19 이전 수준보다 약 26%~31% 감소하고, 좌석공급량도 20%~23% 감소할 것으로 전망
 - 낙관적인 시나리오를 가정한다면, 여객 교통량은 2022년 12월까지 2019년 대비 86% 수준으로 회복할 것으로 예상(국내선 교통량은 95%, 국제선 교통량은 73% 수준 회복)
 - 비관적인 시나리오를 보면, 여객 교통량은 2019년 대비 75% 수준으로 회복할 것으로 예상(국내선 교통량 86% 수준, 국제선 교통량 58% 수준 회복)
 - 두 시나리오에 따라 2022년 항공사 여객운송 수익은 2019년 대비 1,860억 달러에서 2,170억 달러까지 차이가 날 전망

1) ICAO, "2021 global air passenger totals show improvement from 2020, but still only half pre-pandemic levels" (Accessed January, 2022)

2) '항공화물 디지털 기술'로 회복 가속화 추진²⁾

- ICAO와 UN유럽경제위원회(United nations Economic Commission for Europe, UNECE)는 코로나19에 대응하고 항공수요 회복에 기여할 수 있는 안전하고 탄력적인 공급망을 구축하기 위한 새로운 디지털 항공화물 기술 지침을 마련
 - 지침은 ICAO 위원회 산하 항공운송 회복 전담 태스크포스(CART)의 권고에 따라 국제 무역 및 전문적인 운송 업체 간 물리적 접촉을 최소화하는 물류환경을 구축하게 하고 잠재적인 전염병 발생 위험으로부터 국가 간 교역 활동을 보호하는 등 국제 무역 및 운송서비스의 유효성을 효과적으로 증진시키는 역할을 수행함
- ICAO와 UN유럽경제위원회(UNECE)의 공급망 디지털화에 대한 협력은 코로나19에 대응하고 국제무역 및 공급망 구축을 위해 지속가능한 사회경제적 회복을 도모하기위해 지난 2020년 9월 8개의 UN기구가 서명한 공동 성명서의 결과임
 - 이로 인해, 중이기반의 항공운송장(AWB), 위험물신고서(DGO), 위탁보안 신고서(CSD)가 디지털화 되고, 항공, 도로, 철도, 해상 등 광범위한 운송 관련 데이터 공유가 가능해짐

나. IATA

1) IATA, '여행규제 완화 가속화' 촉구³⁾

- 국제항공운송협회(IATA)는 코로나19가 풍토병(endemic)으로 계속 진화함에 따라 각 국에 여행제한 조치를 더욱 빠르게 완화하여야 한다고 촉구
 - IATA는 세계보건기구(WHO)가 승인한 백신을 완전히 접종한 여행자에 대한 모든 제한사항을 폐지하고, 백신 미 접종 승객에 대해서도 출발 전 항원 검사(antigen test)에서 음성일 경우 격리 없이 여행할 수 있도록 정책을 변경할 것을 요구
- 코로나19가 풍토병화 되는 상황에서는 백신의 상호인정 정책이 매우 중요해질 것이며, 백신과 관련하여 해결해야 할 문제는 다음과 같음
 - 승인 백신(Accepted vaccines) : 각 국에서는 다양한 백신을 사용하고 있고, 각기 다른 백신 접종으로 여행 장벽이 높아질 수 있음
 - 효력(Validity) : 백신의 유효기간에 대해서는 국가별 합의가 없기 때문에 자유롭게 여행하는데 있어 걸림돌이 될 수 있음
 - 백신 배포 우선순위(Distribution priorities) : 선진국에서는 백신 접종기간을 단축하여 추가 접종을 추진하고 있으나, 아프리카 등 일부 국가의 저조한 백신접종률이 여행장벽이 될 수 있음

2) ICAO, "Latest digital air cargo innovation will accelerate global recovery" (Accessed February, 2022)

3) IATA, "Accelerate Easing of Travel Restrictions" (Accessed January, 2022)



다. ACI

1) ACI, 안전한 여행재개를 위한 협력 촉구⁴⁾

- ACI는 각 국 정부에 공중 보건을 최우선 고려사항으로 하여 국가 간 여행을 재개할 수 있는 방안을 마련하고, 안전한 여행재개를 위한 위험 및 증거기반 접근법의 구현을 촉구
- ACI는 UN과 WHO, 국제민간항공기구(ICAO), 국제항공운송협회(IATA), 세계관광기구(UNWTO), 세계여행관광협회(WTTC)와 공동으로, 국가 간 조정된 위험 기반 여행제한 조치를 실시하여야 한다고 호소함
- ACI는 국가 간 디지털 건강 인증서 시스템을 호환 가능하게 만들어서 다른 나라 입국시 백신접종과 코로나19 검사 결과를 인정받아야함
 - 이를 통해 여행관련 조치의 관리능력을 향상하고, 공중보건 상황의 변화에 빠르게 적응할 수 있을 것이라고 강조

라. 유로컨트롤

1) 유로컨트롤, '21년 결과 및 '22년 전망 발표⁵⁾

- 유로컨트롤(EUROCONTROL)은 최신 항공 데이터를 활용하여 2021년 유럽 항공산업의 주요 결과와 2022년 회복 전망을 발표함
 - 2021년 연간 항공 교통량은 2019년의 56% 수준에 도달했고, 2022년은 2019년 말 대비 70~90%까지 회복할 것
- 유럽 전반에 코로나19의 재정적·사회적 영향은 여전히 크고, 2021년의 수치는 2020년보다 크게 차이하지 않음
 - 2019년 대비 여객 수 14~15억 명 감소 (2020년 17억 명 감소)
 - 2019년 대비 운항편 수 490만 편 감소 (2020년 610만 편 감소)
 - 유럽 항공사 185억 유로 손실 (2020년 222억 유로 손실)
- 2021년의 여행재개는 긍정적이지만, 항공사와 공항이 파산하는 것을 막아주는 정도에 그침
 - 항공사 손실은 185억 유로를 기록하였고, 승객은 14~15억 명이 감소했으며, 주요 항공사

4) ACI, "Governments must coordinate and implement evidence-based travel measures" (Accessed December, 2021)

5) EUROCONTROL, "European Aviation recovery: 2021 COVID-19 impacts and 2022 outlook" (Accessed January, 2022)

그룹이 운영하는 항공편이 30~64% 줄어들면서, 50~60%대의 탑승률 또한 항공사 수익성에 부담이 됨

- 코로나19로 2020년에는 경제가 마비되었지만, 2021년에는 회복하는 모습을 보임
 - 유럽 사회는 코로나19가 확산되고, 새로운 변이 바이러스의 등장에도 불구하고 위기관리 방법을 알게 되었고, 항공운송산업은 기본적인 네트워크를 제공할 수 있었음
- 오미크론 변이 바이러스의 출현으로 새로운 여행제한 조치가 부과되면서 지난 12월 중순까지 항공편 운항이 75% 수준에 그침
 - 12월 중순 이후에는 연휴기간으로 인하여 81%까지 회복되었지만, 2022년 1월의 상황은 불확실성이 크게 나타났으나 2022년의 교통량은 2019년의 70~90% 수준으로 회복할 것으로 예상

3.2 항공선진국 동향(1~2월)

가. 미국

1) FAA, 미 전역의 공항에 보조금 지원예정⁶⁾

- 미 연방항공청(FAA)은 양당협회의 사회기반시설법(Bipartisan Infrastructure Law)⁷⁾에 따라 올해 28억 9천만 달러를 미국 전역의 3,075개 공항에 지원할 것이라고 발표
 - 해당 지원금은 활주로, 유도로, 공항안전, 지속가능성 관련 사업뿐만 아니라 터미널, 공항의 환승연결, 도로 건설사업 등에 투자될 예정
- FAA는 공항안전이나 지속가능성을 제고하는 프로젝트에 우선순위를 둘 것을 권장하고 있으며, 공항들은 앞으로 몇 주내로 FAA에 제안서를 제출하여 검토 받을 예정
- 양당협회의 사회기반시설법을 통해 새로운 3개의 항공 프로그램이 만들어졌으며, 이 중 하나인 공항 기반시설 보조금 프로그램(Airport Infrastructure Grant programme)은 향후 5년간 약 150억 달러를 지원할 예정

6) International Airport Review, "FAA awards airports funding from Bipartisan Infrastructure Law" (Accessed December, 2021)

7) 약 1조 2천억 달러를 고속 데이터 통신망, 다리, 도로 건설 등 중대한 기반시설 구축에 투자하는 법으로, 지난 2021년 11월에 승인됨



2) FAA, 2021년 기내 난동사고 사상 최대치 기록⁸⁾

- 미 연방항공청(Federal Aviation Administration, FAA)에 따르면 2021년 미국에서 보고된 5,981건 기내 난동 사건 중 72%인 4,290건이 마스크 착용과 관련된 문제였다고 밝힘
 - FAA는 기내 난동 승객에 대해 최대 37,000달러의 벌금을 부과할 수 있으며, 2021년에 집행 조치한 350건 중에는 기내 음주 관련 사건이 많았고, 2021년 8월까지 부과된 벌금이 100만 달러를 넘어섬
- FAA는 기내 난동 승객에 대해 경고나 주의 등의 조치를 건너뛰고 바로 벌금을 부과하거나, FBI에 수사를 의뢰하는 ‘무관용 정책’을 발표한 이후 사건 발생률이 연말로 갈수록 감소함
- 미국 항공산업 단체인 A4A(Airlines for America)는 “승객이나 승무원에 대한 폭력 범죄 사건에 대해 법무부의 기소를 강화하고 신속하게 처리가 필요하다.”고 밝힘
- 미국 교통부 장관인 피트 부티지지(Pete Buttigieg)는 “폭력적인 항공기 탑승객을 연방정부의 탑승금지 명단(no-fly list)에 추가하는 것을 고려해 보아야 한다.”라고 언급함
- 미국 항공승무원협회의 넬슨(Nelson) 회장은 “탑승객 대다수는 그저 안전한 비행을 기대하고 있으며, 2021년에 들어서면서 사람들은 기내 난동에 대해 인지하기 시작했고, 이제 이에 대한 해결책을 마련이 시급하다”고 덧붙임

3) 미국 항공사, 지난해 여객수요 전년 대비 83% 증가⁹⁾

- 2021년 정기운항 서비스를 제공하는 미국 항공사들의 여객 수는 약 6억 7천만 명을 기록(2020년 대비 83% 증가, 2019년 대비 -27%)
 - 전체 여객 중 국내선이 91%를 차지하였고, 국제선은 9%에 그침(2019년은 국내선 88%, 국제선 12%)
- 전체 여객의 90% 이상을 운송한 항공사의 12월 추정치는 정기운항편 기준 전체 6,630만 명이며, 2020년 동월 대비 118% 증가하였고 2019년 동월 대비 16% 감소한 수치임

8) CNN, "FAA numbers confirm it - 2021 was terrible for bad behavior in the skies" (Accessed January, 2022)

9) FAA, "U.S. Scheduled Service Airline 2021 Passengers Increased 83% from 2020, Decreased 27% from Pre-pandemic 2019" (Accessed February, 2022)

나. 유럽

1) 유럽 위원회, 슬롯 의무사용 면제 연장¹⁰⁾

- 유럽위원회(European Commission, EC)는 2022년 하계기간에 대한 슬롯규정 완화를 연장함
- 슬롯규정 완화는 국가가 부과한 코로나19 관련조치가 여객수요를 저해할 때 항공사의 권리를 보호하는 역할을 수행
 - 항공사는 할당된 슬롯의 최소 80%를 사용해야하는 기존의 요건 대신에 코로나19 기간 동안 해당 슬롯의 권리를 유지하기 위해 동계기간의 50%에서 증가한 64%만 사용하면 됨
- 항공 교통량이 아직 2019년 수준으로 완전하게 회복되지는 않았지만, 유로컨트롤(Eurocontrol)의 교통량 예측에 따르면, 2021년 하계기간에 2019년의 70% 수준을 넘어섬
- 유럽위원회의 교통담당 위원인 아디나 발리안(Adina Vălean)은 “성공적인 백신접종 캠페인과 EU 디지털 코로나19 인증서(DCC)의 도입은 유럽에서 여행자의 신뢰와 항공 연결성을 회복하는데 도움이 되었다”고 밝힘
 - 또한, “위원회는 항공업계가 오미크론 변이 바이러스와 최근의 여객수요 감소에 대해 우려하고 있음을 알고 상황을 면밀히 주시하며 앞으로도 신속하게 필요한 조치를 취해 나갈 것이다.”라고 전함

2) 영국, '항공사 소비자 보호 강화' 계획 발표¹¹⁾

- 영국 교통부(Department of Transport)는 영국 국내선 항공편 지연상황에 대해 보다 공정한 보상모델을 수립한 '항공사 소비자 보호와 권리 강화' 계획을 밝힘
 - 계획은 지연시간과 항공권 요금에 따라 보상금을 청구할 수 있으며 승객들은 1시간 이상 지연 시 25%, 2시간 이상 지연 시 50%까지 환불받을 수 있으며, 3시간 이상 지연될 경우에는 전액 환불받을 수 있음
- 정부는 소비자가 불만을 보다 수월하게 제기하고, 해결하도록 모든 항공사가 자발적으로 대안적 분쟁 해결(Alternative Dispute Resolution, ADR)¹²⁾ 제도 참여 방안을 검토 중

10) Passenger Terminal Today, "European Commission extends slot relief rules" (Accessed December, 2021)

11) Business Traveller, "UK government unveils planned changes to airline passenger rights" (Accessed January, 2022)

12) 법원을 통한 소송절차 이외로 이루어지는 분쟁해결방식을 말함



- 영국 국내선 이용 중 휠체어나 거동이 불편한 고객이 이용하는 이동 보조 장치에 발생한 손해에 대해서는 항공사가 전액 배상하도록 변경될 예정
 - ‘Transport for All’¹³⁾의 캐롤라인 스틱랜드(Caroline Stickland) 최고운영책임자는 “항공사 과실로 휠체어나 이동 보조 장치가 분실되거나 파손되는 것은 장애인의 독립성과 기동성을 완전히 없앨 수 있는 큰 문제로 장애인 승객에 대한 공정한 보상을 포함해 더 많은 조치가 이루어질 필요가 있다”고 말함

다. 중동

1) 이스라엘, 국경 폐쇄 후 항공사 지원 확대¹⁴⁾

- 이스라엘 정부는 구제금융 조치를 강화하여 이스라엘 3대 항공사인 엘 알(EI AI) 항공, 이스라엘어(Israir) 항공, 아르키아(Arkia) 항공에게 약 8,500만 달러를 지원할 예정
 - 구제금융은 항공사별로 3년간 무이자 채권 형태로 이루어지며, 이를 통해 항공사들은 코로나19 이전의 교통량을 회복하고, 대출금도 기한 내에 상환할 수 있게 될 것
- 이스라엘 정부는 로이터 통신(Reuters)을 통해 “오미크론의 전 세계적인 확산으로 이스라엘 항공사들의 운영수익이 급격히 감소하였기에 우리 재무부와 교통부는 항공사가 위기를 헤쳐 나가기위해 추가 지원 하도록 노력하겠다.”라고 밝힘
- 이스라엘은 자금지원과 함께 교통량을 늘리기 위해 국경 봉쇄 조치를 완화하여 ‘고위험 국가 목록 (red list)’은 폐지하고, 대부분의 국가는 ‘중위험 국가(orange list)’로 분류함
 - 중위험 국가에서 오는 여행자는 백신접종을 마친 후 PCR 검사결과 제시시 필요

3.3 항공기업 동향(1~2월)

가. 중동

1) 이스탄불공항, ‘가장 붐비는 유럽공항’ 선정¹⁵⁾

- 국제공항협회(ACI Europe)가 발표한 자료에 따르면, 이스탄불공항(Istanbul airport)이 2년 연속 유럽에서 가장 붐비는 공항(busiest airport)으로 선정됨

13) 장애인의 운송수단 이용 권리 향상을 위한 단체

14) Simple Flying, "Israel Boosts State Aid To Airlines After Border Closures" (Accessed January, 2022)

15) Business Traveller, "Istanbul airport was Europe's busiest in 2021" (Accessed February, 2022)

- 이스탄불공항에 이어 러시아 모스크바 셰레메티예보(Moscow Sheremetyevo), 파리 샤를드골(Paris CDG), 암스테르담 스키펴(Amsterdam Schiphol), 모스크바 도모데보(Moscow Domodedovo) 공항이 순위에 오름
- ACI 유럽은 “2021년 하계기간 이후 소규모 지역공항이 대형공항보다 빠르게 회복되고 있으며, 국가별 여행규제로 인해 대륙 간 장거리 시장은 사실상 폐쇄된 상태이며, 산업회복은 주로 레저여행이나 유럽 내 친구·친지방문(Visiting Friends and Relatives, VFR) 여행에 의해 이루어지고 있다”고 밝힘
- 저비용항공사가 운항하는 지역공항 등은 2021년 12월의 교통량이 2019년 동월 대비 증가하여 코르시카(Corsica)의 아작시오공항(Ajaccio)은 교통량이 46.4% 증가함

나. 미국

1) 유나이티드항공, 자체 항공 아카데미 설립¹⁶⁾

- 유나이티드 항공 비행훈련기관인 유나이티드 항공 아카데미(United Aviate Academy)는 지난 1월 17일 피닉스(Phoenix) 외곽에서 60여명의 훈련생들이 조종 훈련을 시작함
- 유나이티드 CEO인 스콧 커비(Scott Kirby)는 CNN과의 인터뷰에서 “조종사 부족 현상이 현실화 되고 있으며, 소규모 지역 항공사들에게는 더 큰 위기가 될 수 있다.”라고 밝힘
- 또한 “유나이티드 항공 아카데미는 잠재력과 재능은 있으나, 교육에 소요되는 높은 비용을 지불하기 어려운 사람들에게 경제적 기회를 제공하는 모델이 될 것이며 우리는 교육과정을 잘 이수하여 민간 항공기 조종사가 될 수 있도록 도울 것이다.”라고 말함
- 항공사들은 코로나19 대유행 기간 동안 베테랑 조종사들의 조기 퇴직을 강행하여 비용을 절감했으나 항공수요 증가로 인력 충원이 필요함
- 아메리칸항공은 올해 약 2,000명의 조종사를 새로 고용할 예정이며, 델타항공은 매달 100명에서 200명의 신규 조종사를 충원할 예정
- 유나이티드항공은 자체 항공 아카데미를 통해 향후 10년간 매년 500명의 조종사를 훈련시킬 것

16) CNN, “United Airlines has an answer to the pilot shortage: Its own flight school” (Accessed January, 2022)



다. 아시아

1) 호주 신생 항공사 'Bonza' 운항노선 발표¹⁷⁾

- 호주의 신생 항공사 본자(Bonza)가 전체 25개 운항 노선을 공식발표했으며, 그중 대다수 노선은 선사인 코스트 공항(Sunshine Coast Airport)fh 연결될 것
- 본자항공은 첫 해에 총 8대의 항공기를 운용할 예정이며, 향후 항공기 추가도입 시 취항노선 및 공급석 증가 등의 효과가 기대됨
 - 항공기 1대를 상시 대체운항기로 대기시켜 정기노선에 투입되는 항공기의 기체 결함 및 비상상황 발생시 신속한 대응이 가능토록 운용할 예정\
- 본자항공은 항공편 예약과 항공편 검색을 위한 맞춤형 어플리케이션(APP)을 출시했으며 탑승객들은 어플리케이션을 통해 무료항공권 이벤트, 항공권 예약 및 할인 등 혜택을 받을 수 있음
- 호주 유일의 저비용 항공사인 젯스타와 경쟁구도인 본자항공은 기존의 운항편이 많지 않은 지역을 중심으로 취항지를 선정
 - 취항지 중 상당수는 직항노선이 운영되지 않고 있어 해당지역의 노선경쟁은 '제로'에 가까울 전망

2) 인도 중부지역에 신공항 16곳 설립 예정¹⁸⁾

- 인도 민간항공부 장관 조티라디티야 신디아(Jyotiraditya Scindia)는 1월 31일 중부지역 5개 주에 걸친 신공항 16곳의 설립계획을 발표함
 - 본 계획은 인도 경제활성화 정책의 일환으로 공항신설을 통해 지역간 항공연결성을 강화하는 대규모 인프라 사업의 형태로 진행될 예정
 - 신공항이 들어설 지역은 마디아 프라데시(Madhya Pradesh), 차티스가르(Chhattisgarh), 우타르프라데시(Uttar Pradesh), 라자스탄(Rajasthan), 마하라슈트라(Maharashtra) 등 중부지역에 위치한 5개주임
- 신공항 건설 사업을 통해 해당 지역의 경제활성화 및 고용창출 효과를 기대하며 해당 공항 건설을 통해 지역 내 주요 불교 순례지에 대한 교통연결성이 향상되고 여행산업 활성화에 상당한 기여를 할 것으로 기대함

17) Simple Flying, "Australia's Newest Airline Announces A Bonza Route Network" (Accessed February, 2022)

18) Simple Flying, "Central India Set To Receive 16 New Airports" (Accessed February, 2022)

3) 창이공항, 장애인 여행객 지원 확대 계획¹⁹⁾

- 싱가포르 창이공항그룹(초무하 Ariport Group, CAG)은 자폐증, 다운증후군 및 치매 등 육안으로 구분이 불가능한 장애를 가진 탑승객의 편의를 위해 3가지 서비스를 런칭할 예정
 - 여기에는 사용자 맞춤형 공항이용 가이드(step-by-step guide), 특정구역 접근 시 경보/알림 시스템 및 전담직원의 배치 등이 포함함
- 창이공항 소셜스토리(Changi Airport Social Story)는 장애인 지원인력의 훈련 및 컨설팅을 제공하는 레인보우 센터(RCTC, Rainbow Center Training and Consultancy) 소속 지도자들의 지원을 받아 개발된 서비스 중 하나임
 - 장애를 가진 이들과 여행을 하는 등 익숙하지 않은 환경에 노출됨으로 인해 발생할 수 있는 스트레스를 줄이는 내용을 담고 있음
- 사용자 맞춤형 단계별 공항이용 가이드 서비스는 체크인부터 항공기 탑승에 이르는 공항 내 절차를 보다 이해하기 쉽게 풀이한 것
 - 다운로드가 가능한 가이드 파일은 탑승객의 특성에 맞게 맞춤형으로 활용이 가능하며, 창이공항 공식 홈페이지 또는 프린트된 문서의 형태로 시간과 장소에 관계없이 접근이 가능함
- 장애인과의 항공여행에 추가지원이 필요한 경우 Hidden Disabilities Sunflower²⁰⁾나 싱가포르 국토교통국에서 제공하는 'May I Have a Seat Please'라고 표기된 목걸이(lanyard)²¹⁾를 활용할 수 있음
- 장애를 가진 탑승객들은 창이공항 내 배치된 전문인력인 창이 앰배서더(Changi Care Ambassador)의 지원을 받을 수 있음
 - 300명이 넘는 앰배서더 인력이 창이공항에서 활동하고 있으며 2022년 추가적인 인력을 배치할 전망

19) International Airport Review, "Changi Airport aims to better support passengers with invisible disabilities" (Accessed February, 2022)

20) 육안으로 구분이 불가능한 장애(invisible disabilities)을 갖고 있는 이들의 공공시설 이용을 돕고자 영국에서 처음으로 시작된 캠페인 겸 기업으로, 현재는 미국(주요 공항)에서도 해당 캠페인을 채택하고 있음

21) 각 lanyard(목걸이)에는 해당 이용객이 갖고 있는 장애가 표기되어 있어 지원인력이 식별할 수 있도록 함